ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais

The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 30 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

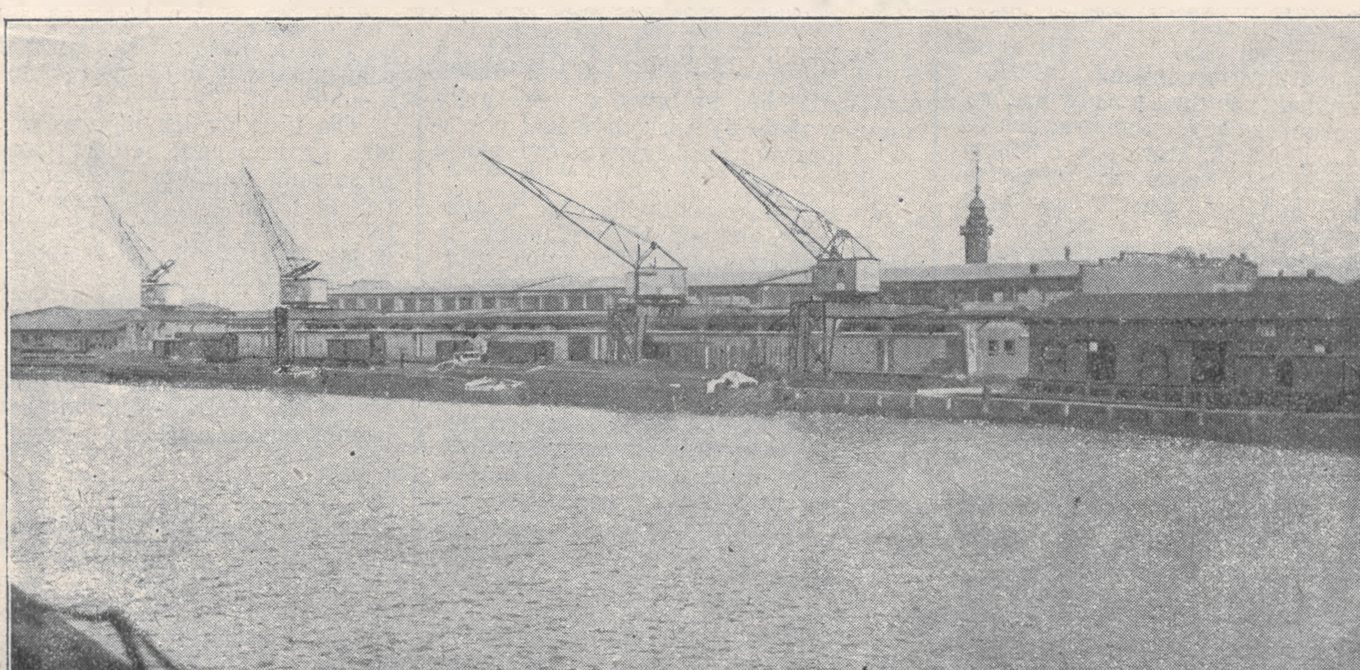
Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 13,50 zł rocz., 7 zł półrocznie, 3,50 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1927: Rocznie w kraju 8 zł, zagranicą 14 zł; Półrocznie w kraju 4 zł zagranicą 7 zł, Kwartalnie w kraju 2,00 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier na obszar W. M. Gdańska: rocznie 12 zł, półrocznie 6 zł, kwartalnie 3 zł 50 gr. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044 lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 3 kwartał 1927 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, *.** **Cena 30 gr.**

Nr. 30. **Rok wydania szósty.** | **TCZEW-GDYNIA-GDAŃSK, 12 sierpnia 1927 r.** | **Ogólnego zbioru Nr. 184**



Nowy magazyn strefy wolnej Nowegoportu. Powierzchnia 6500 m².
Przy magazynie 4 ruchome krany półportalowe po 2,5 tony nośności.

Program rozbudowy dróg wodnych w Polsce.

Sprawozdanie komitetu ekspertów złożone do dyspozycji Rządu Polskiego przez Ligę Narodów.

CZĘŚĆ PIERWSZA.

Wykorzystanie portów morskich mianowicie dla ruchu węglowego i dostęp wewnętrzny do tych portów.

I. Rozważania ogólne.

Jest oczywiste, że dla portu morskiego bardzo ważnem jest być połączonym ze swym krajem dobrą drogą żeglugi wewnętrznej: tak rzecz się ma z Dunkerką, Hawrem Rouen we Francji, znaczną część ruchu których wgłab kraju wykonują szkuty i berlinki. Tak samo rzecz się ma z Antwerpją w Belgji, z Hamburgiem, Bremą w Niemczech; taki sam nareszcie jest wypadek Rotterdamu w Holandji, którego ruch w większej części pochodzi z regulowanego Renu.

Nie należy jednak przesadzać znaczenia dobrej drogi wodnej dla portu handlowego. Bardzo wielkie porty o wyjątkowym nieraz rozkwicie są połączone ze swym krajem tylko samą koleją żelazną, tak jest w wypadku Genui we Włoszech, której ruch przekracza 8 miljonów ton, tak też jest z Marsylją, której ruch wynosi 7,5 miljonów ton, a która otrzymuje Rodanem zaledwie 7 proc. swego całkowitego ruchu towarowego. *)

Podobnie się ma rzecz z dwoma węglowemi portami amerykańskiemi: Norfolk, Newport-News, które obsługują głównie kopalnie węgla Virginji i West-Virginji i które stanowią najważniejsze centrum eksportowe dla węgla w Stanach Zjednoczonych.

Przykład tych dwu portów jest wyjątkowo pouczający, ponieważ ich odległość od kopalń, które one obsługują jest prawie taka sama co przestrzeń dzieląca kopalnie śląskie od portu gdyńskiego.

Sytuacja w Polsce jest nawet korzystniejsza, gdyż kopalnie amerykańskie położone są na obszarach zachodnich łańcucha górskiego, który przebyć muszą pociągi węglowe udając się na wyładunek do portów oceanu.

*) **Przyp. redakcji.** Autorowie sprawozdania przemilczają całkowicie budowę kanału Rodan—Marsylja z przebiciem na poziomie morza siedmiokilometrowego tunelu Rove w skałach Nerthe, — wysiłku technicznego nadzwyczajnego, a zapoczątkowanego jeszcze przed wojną. Sam fakt tego wysiłku wskazuje iż Marsylja bez połączenia wodnego obejść się nie może i ratuje się od zahamowania dalszego rozwoju przez stworzenie łączności z Rodanem z którego i na który ma w przyszłości kierować, nie 7 % lecz conajmniej 30—40 % swego ruchu (wagowo!) o ile część jego nie przechwyci „Nowa Marsylja“, administrowana zresztą przez starą, w Port de Bouc, Carontes, Martigues, na brzegach Etang de Berre.

Te dwa porty obsługiwane są przez koleje „Virginian Railway“, „Norfolk — Western Railway“, „Chesapeak—Ohio —Railway“.

Dzięki danym łaskawie udzielonym nam przez głównego inżyniera „Virginia Railway“ możemy zaznaczyć, że ta kolej przewiozła w roku 1925-ym 8 000 000 ton produktów opałowych od kopalń aż do portów załadowania po cenie 0,002285 za tono-kilometr.

Z porównania z tym amerykańskim przykładem wynika, że obecna polska taryfa wynosząca 9,— złotych od Górnego Śląska do Bałtyku nie może przeszkodzić eksportowi przez porty polskie.

Byłoby pożytecznem z punktu widzenia polskich kolei żelaznych wystudjować w szczególności i w przerwach wystarczająco zbliżonych do siebie rynek węglowy na Bałtyku ażeby określić okresowo najwyższy poziom, którego taryfa eksportowa nie powinna przekraczać.

Możność przewożenia węgla kolejami ma znaczenie pierwszorzędne.

Istotnie rozbudowa dróg wodnych stanowi pracę na długi okres lat i podczas najbliższych lat (conajmniej 10-ciu) cały wywóz kopalń polskich winien być wykonany przy pomocy kolei.

Należy prócz tego zauważyć, że nawet po uruchomieniu udoskonalonej drogi wodnej, łączącej kopalnie śląskie z Bałtykiem, poważna część transportów powinna zawsze być wykonywana przy pomocy kolei, ponieważ, jak wiadomo, droga wodna nie jest zdatna do ruchu bez przerwy z powodu lodów, wyjątkowo niskich wód i powodzi, które mogą zahamować cyrkulację statków.

Komitet nasz podkreśla więc w pierwszym rzędzie pilność wykonania ulepszonych połączeń kolejowych.

Jako wynik nagłego napływu zamówień, spowodowanego przez angielski strejk węglowy, porty Gdańska Gdyni i Tczewa okazały się zakorkowanymi i Polska nie może zadowolić całego popytu na węgiel, zwróconego do niej. Lecz jest to sytuacja przejściowa, która winna się skończyć niebawem z jednej strony przez koniec strejku węglowego w Anglji, z drugiej strony z powodu dokonywanych obecnie i projektowanych ulepszeń w Gdańsku, Gdyni i Tczewie.

Wszystko więc sprowadza się dla najbliższej przyszłości do zagadnienia kolei żelaznych.

Mieliśmy zaszczyt rozmawiać w tej sprawie z p. Ministrem Kolei Żelaznych i całkowicie przyznajemy rację zarządzeniom i projektom przeprowadzanym przez Rząd Polski.

Pociągi węglowe obecnie biorą 1 200 ton i będą miały niebawem wagę 1 400 ton, — rezultat już bardzo zadawalniający.

Gdy nowa linja, przebiegająca wyłącznie na terytorjum polskiem, zostanie wykończona i w ten sposób drogi ku Gdańskowi i Gdyni zostaną podwojone i wzmocnione można będzie zastosować parowozy większej mocy i wagony o większej nośności, w ten sposób waga pociągów podniesiona będzie do 1 700 ton.

Pozwalamy sobie zresztą poradzić wprowadzenia wszelkich możliwych zarządzeń dla przyspieszenia obrotu taboru, dla zmniejszenia kosztów własnych: radzimy zastosowania tendrów wielkiej pojemności dla zmniejszenia liczby nasycalni, zastosowania podwójnej obsady dla zwiększenia przebiegu parowozów, zastosowania połączeń bezpośrednich dla uniknięcia przetaczania, udoskonaleń sygnalizacji i depo itd.

II. Warunki specjalne poszczególnych portów.

a) GDYNIA.

Port Gdynia wywarł na nas wrażenie najkorzystniejsze pod każdym względem. Pozycja naturalna tego miejsca jest wyjątkowo korzystna z każdego punktu widzenia.

Morze przed portem jest osłonięte od wszystkich wiatrów z wyjątkiem wschodniego i stanowi znakomitą redę. Plan portu jest dobrze pomyślany, roboty zrealizowane dotąd są wykonane odpowiednio.

Z powodu wielkiego znaczenia, które ma obecnie pośrednictwo finansowe ze względu na wygórowane ceny kredytu należy doprowadzić do minimum czas trwania robót i przyspieszyć ich rytm.

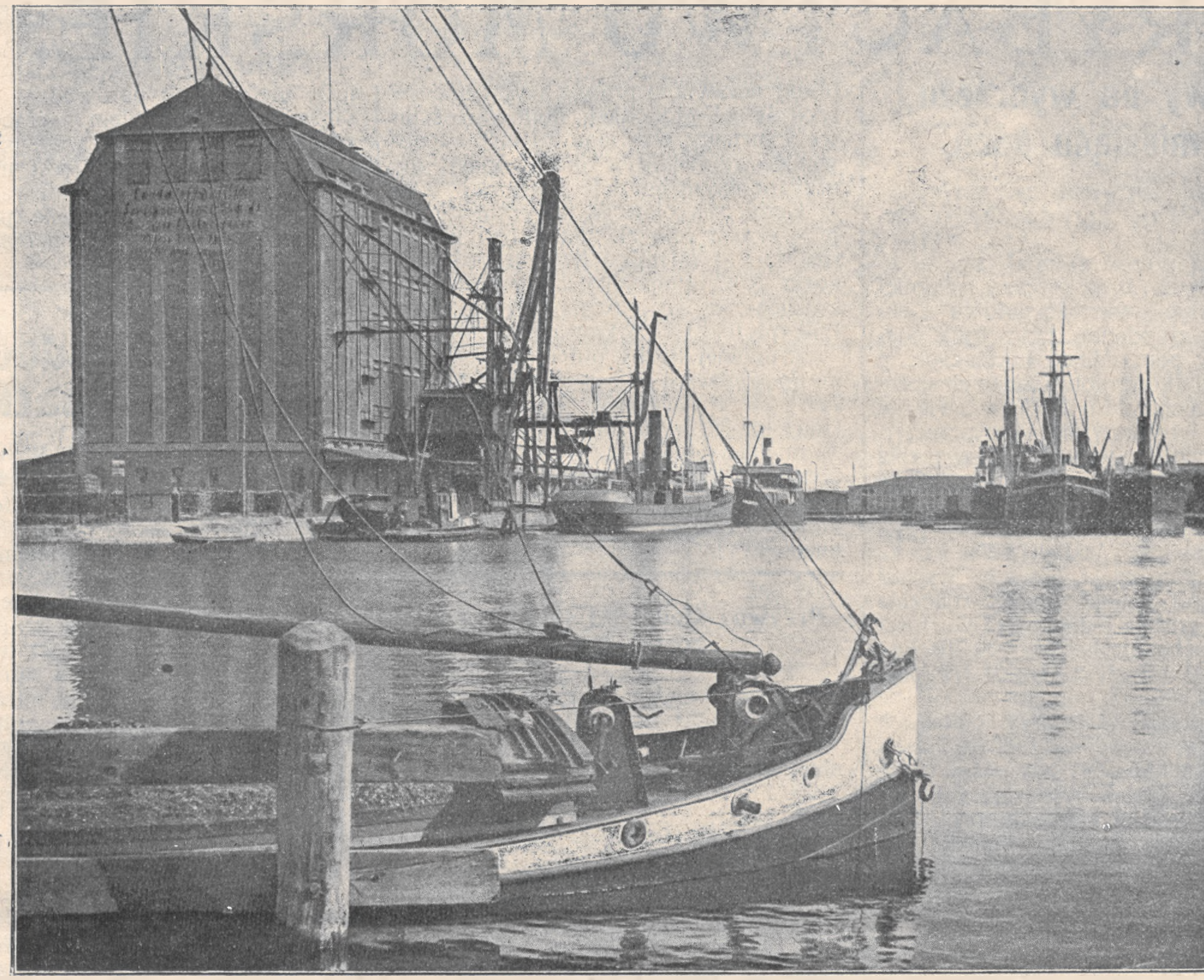
Na skutek przyspieszenia robót koszty ogólne przedsiębiorstwa, które buduje port byłyby podzielone corocznie na większą ilość robót i korzystniejsze ceny mogłyby być osiągnięte przez Rząd Polski.

Dla tych dwóch motywów charakteru finansowego: redukcji czasu, zastosowania kredytu pośredniczego, oraz redukcji ceny poszczególnych robót wypada przyspieszyć rytm robót w porcie gdyńskim w ten sposób, żeby móc w najbliższym czasie oddać do eksploatacji linię gotowych nabrzeży dla wywozu produktów polskich i w szczególności węgla.

Wyposażenie portu gdyńskiego powinno być zastosowane pod kątem widzenia specjalizacji nabrzeży według charakteru przeładunku, ażeby otrzymać najwyższą możliwą sprawność przeładunku, dobrze przystosowaną do poszczególnych gatunków towaru, który wypadnie przeładowywać.

W szczególności wyposażenie nabrzeża przeznaczonego do eksportu węgla w wielkie krany mostowe z automatycznemi chwytaczami jest rozwiązaniem zadawalniającym. Lecz ponieważ sprawność przeładunku kranów mostowych jest względnie małą stosownie do małej pojemności wagonów *), należałoby wynaleść ostatecz-

*) **Przyp. red.** Widzimy tu pewną krytykę kranów mostowych, których zwolennikiem nie jest w szczególności francuski delegat p. Watier.



Śpichrz zbożowy w porcie gdańskim naprzeciwko nowego gmachu polskiej poczty portowej. Taki śpichrz powstać ma również w Gdyni.

ne rozwiązanie o wyższej sprawności, np budowę estakady dla wyładowania wagonów z zasypami węglowemi, chwytaniem węgla z zasypu przy pomocy chwytu automatycznego wielkiej siły, zastosowania leju do wagi, ładowania przy pomocy przenośników łańcuchowych.

Przy pomocy tych środków przeładunkowych można eksportować rocznie na metr bieżący nabrzeży do 3 000 ton węgla, wobec czego przy długości nabrzeża przystosowanego specjalnie w tym celu do tysiąca metrów można eksportować rocznie 3 000 000 ton węgla.

W każdym razie port gdyński podobnie jak port genueński, jak port marsylijski, jak port Liverpoolu **) będzie wyłącznie prawie portem przeładunku pomiędzy koleją i statkami morskiemi. Wyposażenie portu w koleje i dworce przetokowe powinno być z tego względu specjalnie wystudjowane.

) **Przyp. red. Przykład Marsylji, jak wyżej wskazaliśmy, jest niewłaściwy. Liverpool jest typowym portem w ujściu rzeki, za którym jeszcze leży kanałowo połączony z rzeką Manchester o ruchu morskich statków równym ruchowi Gdańska.

Zwracamy uwagę Rządowi Polskiemu na fakt, że sprawność portu morskiego zazwyczaj ograniczona jest nie przez mały rozwój nabrzeży, lecz przez niewystarczające wyposażenie przeładunkowe, a przedewszystkiem przez niewystarczający rozwój sieci kolejowej w porcie.

Nauka wielkiej wojny pod tym względem była szczególnie pouczająca; pokazała ona w sposób najoczywistszy, że porty wszędzie miały więcej nabrzeży niż środków przeładunkowych, a jednak jeszcze za wiele środków przeładunkowych w stosunku do środków ewakuacji lądowej towarów. Warto, ażeby ta nauka nie została próżna.

To znaczy, że port gdyński, odpowiednio rozwinięty i zaopatrzony z jednej strony powinien wyrównać niewystarczalność portu gdańskiego i z drugiej strony zespół obu portów powinien w najbliższej przyszłości móc zadowolnić wszystkie potrzeby Polski.

Pozwalamy sobie radzić Rządowi Polskiemu, co dotyczy robót, które mają być wykonane poza portem gdańskim:

Skoncentrować wszystkie wysiłki finansowe na porcie gdyńskim, którego sytuacja naturalna, podkreślamy to z całym naciskiem, jest wyjątkowo korzystna.

Postawiono nam pytanie, czy możliwe jest połączyć Gdynię z Wisłą sztuczną drogą wodną.

Okoliczności miejscowe, a mianowicie sytuacja orograficzna okolic Gdyni pozwala nam odpowiedzieć bardzo stanowczo i uważamy, że budowa kanału żeglugi wewnętrznej z wylotem w Gdyni jest praktycznie nie do zrealizowania.

Wreszcie stwierdziliśmy, że użytkowanie portu gdyńskiego było bezpłatne. Należałoby ustanowić w tym porcie opłaty portowe, umiarkowane, na bazie których wysokość należałoby ustanowić w ten sposób, ażeby pozwolić Gdyni wytrzymać konkurencję z portami sąsiedniemi.

(Ciąg dalszy nastąpi).

RYBACTWO MORSKIE.

Połowy na wybrzeżu w miesiącu lipcu.

W lipcu złowiono na wybrzeżu 225 395 kg. ryby, wartości 262 970 złotych.

Mimo iż połów składał się przeważnie z flądер, oraz że ceny osiągnięto niewysokie, wartość połowu a nawet i ilość złowionej ryby była większa niż w poprzednich miesiącach, a że ilość rybaków, uprawiających połowy się zmniejszyła o 10 % w związku z sezonem letniskowym, więc przeciętnie na rybaka wypada połów znacznie lepszy niż w maju i w czerwcu. Największe połowy wykazały obwody zachodnio-helski (81 320 kg. wartości 93 842 złote) i gdyński (73 390 kg. za 82 204 zł). Natomiast obwody wschodnio-helski i pucki mają znacznie mniejsze i prawie jednakowej wartości połowy wschodnio-helski: 39 310 kg.. wartości 41 825 zł. pucki 31 375 kg., wartości 41 099 zł).

Rybaków zajętych przy połowach było 895. w obwodzie zachodnio-helskim 373, puckim 291, gdyńskim 126 i helskim 105. Łodzi było zajętych 245 żaglowych i 42 żaglowo motorowych.

W obwodzie zachodnio-helskim były czynne tylko łodzie żaglowe (106), to samo w obwodzie puckim (85). W obwodzie gdyńskim pracowało 25 łodzi żaglowo-motorowych i 30 żaglowych, w obwodzie helskim 17 i 24.

Co do poszczególnych gatunków, to fląder złowiono najwięcej w obwodzie zachodnio-helskim 71 050 kg., następnie w gdyńskim 46 100 kg., wschodnio-helskim 34 070 kg. Najmniej w puckim 19 100 kg. Pokrewnych skarpi złowiono najwięcej w obwodzie gdyńskim (5 940 kg.) a wszystkiego 12 150 kg. Śledzie łowiono tylko w obwodzie wschodnio-helskim, w ilości 1 955 kg. Łososia złowiono zaledwie 13 kg., wyłącznie w obwodzie wschodnio-helskim. mielnic i troci 250 kg. wyłącznie w obwodzie puckim.

Węgorz był liczny; o 50 % więcej złowiono go niż w czerwcu. o ogólnej wartości 27 822 złote, przyczem połowę całej ilości (4710 kg.) dał obwód pucki. na drugiem miejscu stoi obwód zachodnio-helski z 2 770 kg. W gdyńskim obwodzie złowiono 1 725 kg. węgorza, we wschodnio-helskim tylko 69 kg. tłumaczy się to łowieniem jego na słodkawych płytkich wodach zatoki puckiej.

Pomuchli złowiono 5 900 kg. połowę ilości złowiono w obwodzie gdyńskim, około 30 % w obwodzie gdyńdnio-helskim. makreli złowiono 400 kg., wyłącznie w obwodzie zachodnio-helskim

Kwapów przy ogólnej ilości 18 186 kg. złowiono przez rybaków obwodu gdyńskiego 15 570 kg. Szczupaków w zatoce złowiono nawet więcej w obwodzie zachodnio-helskim (1 620 kg.) aniżeli w puckim (930 kg.). Okonie i płotki poławiano prawie wyłącznie w tych dwuch obwodach. Małowartościowe knurhany złowione zostały w obwodzie gdyńskim w ilości 1,460 kg. przy ogólnym połowie 1 560 kg.

Ceny osiągnięte za kilogram: fląder 1,—, skarpi 1,60 zł, śledzi 1,80 zł, łososi 4,— zł, mielnic i troci 4,— zł, węgorzy 3,—, pomuchli 1,—, makreli 4,—, szczupaków 3,—, kwapów 1,20, okoni 1,50, płotek 1,— i knurhanów 0,10 zł.

Z ogólnej liczby połowów sprzedano do wędzarni miejscowych 25 % fląder i 35 % węgorzy. Wywieziono do Gdańska 35 % fląder, 50 % skarpi, 60 % mielnic i troci 15 % węgorzy, 30 % pomuchli, 10 % makreli, 25 % szczupaków, 75 % kwapów, 30 % okoni, 35 % płotek. Resztę sprzedano na rynku miejscowym.

Przywóz śledzi do Polski przez port gdański.

28 lipca:
niem. par. Annchen Peters 246 z Stronsay 1648/1 i 1430/2 beczek.
29 lipca:
niem. par. Weser 290 z Stornoway 950/1 i 603/2 beczek.
30 lipca:
norw. par. Boku 394 ze Stronsay 3702/1 i 2431/2 beczek.
31 lipca:
szw. par. Blanche 210 z Wicku 2880/1 i 1665/2 beczek.
1 sierpnia:
niem. par. Mineral 309 ze Stronsay 3463/1 i 1275/2 beczek.
2 sierpnia:
niem. p. Hamah Hölken 287 z Lerwicku 1075/1 beczek.

Przyczyny wyższości towaru angielskiego i holenderskiego nad niemieckim.

Niemieckie ministerstwo gospodarki krajowej wysłało komisję pod przewodnictwem dr. Lücke, kierownika instytutu rybactwa morskiego w Wesermünde, na większe rynki holenderskie i angielskie. Zwiedzono między inemi Aberdeen, Hull. Grimsby, Fleetwood i Bikingsgate pod Londynem. Komisja badała przedewszystkiem na czem polega lepsza jakość ryby na licytacjach angielskich i holenderskich, w stosunku do niemieckich. Tłumaczyć się ona ma tylko w nieznacznym stopniu korzystniejszem położeniem wobec miejsc połowów, na co wskazuje znakomita jakość ryby na holenderskich rynkach, które znajdują się wobec miejsc połowu w tej odległości co i- rynki niemieckie. Komisja uważa za główną przyczynę otrzymania lepszych gatunków przy licytacjach w traktowaniu ryby na pokładzie, oraz po wyładowaniu. Wielkość ładowni rybnej ma doniosłe znaczenie: im większe są pojedyńcze komory ładowni pomiędzy przegrodami, tem większe jest ciśnienie, którego doznaje ryba przez własną wagę. Szkodliwą jest również metoda niemieckich parowców, które z olbrzymim ładunkiem wracają w rzadkich odstępach z wód Islandji i Białego morza. Lepiej jest natomiast łowić mniej ryby, szlachtować ją jednak starannie i starannie pakować. Otrzymanie wyższych cen opłaci częstsze powroty.

Międzynarodowa kronika rybacka.

Wypoczynek świąteczny w hiszpańskim rybołóstwie morskiem.

Nastąpiła zmiana poprzedniego stanu określonego ustawą w tym sensie, że czas wypoczynku niedzielnego lub świątecznego może być w większym stopniu niż dotychczas zastępywany wypoczynkiem zupełnym w dnie powszednie, jeżeli okoliczności tego wymagają. W ciągu kwartału załoga statków rybołówczych winna mieć 13 dni wypoczynku za które nie potrąca się nic z pensji. Prócz tego załoga rybacka obowiązana jest w niedziele tylko do robót niezbędnych dla bezpieczeństwa statku w wypadkach. Wszelka inna robota może być wykonywana, lecz za dodatkową opłatą.

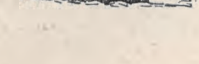
System zaopatrywania w motory żaglowych statków w Niemczech.

Na Bałtyku nawet w miejscowych połowach, jak wiadomo, żaglowce ustępują miejsca statkom żaglowo-motorowym, rzadko zresztą używających żagli. Na niemieckiem wybrzeżu Bałtyku związek rybacki niemiecki (Deutscher Seefischerei-Verein) wyrabia długoterminowe pożyczki rządowe dla rybaków na nabycie mniejszych motorów, zazwyczaj od 6—8 KM.

Jak wiadomo założono u nas spółdzielnię rybacką, która ma podobne cele. Byłoby jednak pożądane ażeby, jak w Niemczech, motory były własnej fabrykacji, a pieniądze w ten sposób wkładane w pożyczki szły jednocześnie na poparcie własnego rybołóstwa i własnego przemysłu budowy motorów.

Rządowa kontrola eksportu śledzi w Holandji.

W Holandji wprowadzona została rządowa kontrola jakości i opakowania wywożonych śledzi holenderskich. Kontrola wywołana została koniecznością zapewnienia śledziom holenderskim ich światowej sławy. W ostatnim czasie wysyłano również lichszy towar korzystając z braku kontroli. Jest to tylko powrót do kontroli, która istniała już parę set lat temu, a która zapewniła śledziom holenderskim ich wysoką renomę.



Z powodu spóźnienia druku środkowych 4-ch stron będą one wszyte do następnego numeru.

Wydawnictwo.

Otwarcie nowych doków w Liverpoolu.

Liverpool w lipcu.
Od specjalnego korespondenta „Żeglarza Polskiego".

Z niezwykłą pompą dokonano tu 19 lipca dawno oczekiwanej uroczystości otwarcia nowozbudowanej części portu p. n. „Doki Gladstona".

Według opinji techników portowych Liverpool zawdzięczając tym dokom może się śmiało ubiegać o światowe pierwszeństwo, gdyż żaden port nie posiada teraz takich urządzeń ani pod względem ich doskonałości, ani też rozmiarów.

Toteż uroczystości otwarcia nowych doków nadaje się ogólnopaństwowe znaczenie: otwarcia dokonał król Jerzy, a na otwarciu był obecny cały rząd, dyplomacja i generalicja. Jest to jakby demonstracja żywotności i potęgi ducha brytyjskiego. Wobec obecnych największych trudności politycznych i gospodarczych, przez które życie jakiegokolwiek pokolenia „Zjednoczonego Królestwa" przechodziło staje on bez trwogi i szuka drogi zwycięstwa.

Budowę nowych doków rozpoczęto jeszcze w 1906 roku na podstawie specjalnych upoważnień parlamentu; Koszta wówczas obliczono na 4 miljony funtów szterlingów. Jednakowoż rzeczywiste wydatki osięgły już sumę 7 i pół miljona i większą cześć inwestycyj dokonano w ostatnich latach, pomimo ogólnego zastoju.

System doków Gladstona składa się ze szluzowanego wyjścia z rzeki, basenu wstępnego, suchego doku i dwu basenów handlowych. Suchy dok może być również w razie potrzeby użyty dla celów handlowych jestto m. i. podobno największy suchy dok na świecie — ma 1000 stóp długości 200 000 m³ pojemości, przyczem wodę można wypompować w ciągu 2 i pół godzin.

Wejście szluzowane samo już jest poniekąd doskonałością pod względem technicznym: stalowe wrota, każde 1000 ton wagi, zamykają wejściowy kanał w ciągu 2 minut, trzeba powiedzieć, że kanał jest 130 stóp szeroki i 1070 stóp długi. Głębokość wejścia jest tego rodzaju, że nawet podczas najniższego stanu wody mogą wchodzić swobodnie statki o zanurzeniu do 27 stóp; podczas zaś wysokiej wody mogą wchodzić i stawać przy nabrzeżach nawet największe oceaniczne statki.

Handlowe baseny doków Gladstona mają 2 i ¾ mile nabrzeży wy- i naładunkowych, powierzchnia wodna wynosi 56 akrów, powierzchnia zaś składów przylegających do nabrzeży wynosi 57 akrów.

Magazyny są betonowo-żelaznej konstrukcji 60 stóp wysokości o 3 kondygnacjach i posiadają zewnętrzne i wewnętrzne elektryczne urządzenia dla podnoszenia i przewożenia towarów. Ogółem jest 66 kranów elektrycznych i 100 ręcznych w części umieszczonych na wybrzeżach, w części zaś wzdłuż dachów magazynów. Pozatem windy elektryczne i kolejki wewnątrz magazynów, — tak że nowa przystań ma być najszybszym i najmniej rąk zatrudniającym urządzeniem portowym na świecie.

Żeby ocenić znaczenie tych inwestycyj dla Brytanji należy zaznaczyć, że już bez tej części portu Liverpool miał obrotu towarowego na przeszło 19 miljonów ton o wartości przeszło ½ miljarda funtów szterligów, przyczem jedynie pod względem importu daje się wyprzedzić przez port Londyński, pod względem zaś eksportu — nie ma równego nie tylko w W. Brytanji, ale i na całym świecie.

Będąc portem przedewszystkiem eksportowym Liverpool niezależnie od nowo otwartych składów posiada niezwykłe udogodnienia również dla importu, wskutek czego jest głównym rynkiem dla bawełny i jednym z ważniejszych dla tytoniu. Ogólna ilość np. bawełny, która pozostawała w lutym tego roku na składach portowych wynosiła 1 472 940 bel (po 480 funtów każda).

Dr. Marlicz.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.



Pierwsza wycieczka parowca „Gdyni" do Kopenhagi i na Bornholm. 22-go b. m. odbędzie się pierwsza wycieczka tegoroczna parowca „Gdyni", Żeglugi Polskiej z Gdyni do Kopenhagi i na Bornholm. Wycieczka potrwa 5 dni. Koszty wycieczki z całkowitem utrzymaniem będą wynosiły zł 225,— od osoboy. „Żegluga Polska" oczekuje decyzji Min. Spraw Zagranicznych w sprawie ułatwień paszportowych dla uczestników wycieczek. Zwrócono się do duńskiego konsulatu w Gdańsku o zwolnienie uczestników wycieczek od opłat wizowych. Gdyby zwolnienie to było niemożliwe, w takim razie do kosztów wycieczek dojdą koszty wizy w wysokości 17,40 zł.

Przybycie krążownika Władysław IV-ty. Na redzie stanął w nocy na niedzielę krążownik-baza polskiej marynarki wojenej, przyprowadzony z Cherbourga. Duży ten statek o wyporności przeszło 8000 t. jestto eks-francuski krażownik D'Entrecasteaux nabyty bardzo korzystnie wyłącznie jako pomieszczenie pływajace, w celach ćwiczebnych i podróży odbywać nie będzie, pozostając stale na kotwicy.

Z życia portu gdyńskiego. Montowanie transportera dla węgla, nazwanego „Smok" zbliża się ku końcowi. — Wykańcza się tu pasażerska motorówka na 100 osób kpt. A. Bieńkowskiego dla komunikacji wzdłuż wybrzeża. — W tych dniach otwarto warsztat mechaniczny portowy towarzystwa Nauta w budynku zlikwidowanej obecnie stoczni w Gdyni p. Stodolskiego i Ski. — W porcie zderzył się yacht Pierwsz. Polskiego Klubu Yachtowego Witold prowadzony przez akademików gdańskich ze szkutą błotną holowaną przez Elisa IV Yacht został doszczętnie rozbity. Dochodzenie prowadzi kapitanat portu.

Z życia portu gdyńskiego. Krążownik, który ma otrzymać nazwę Władysław IV został przyholowany z Cherbourga przez silne holowniki francuskie Pingouin i Mammouth, które już odpłynęły z powrotem. Jeszcze przed nadejściem krążownika transportowiec wojenny Wilja odszedł z Gdyni do Cherbourga po działa i osprzęt krążownika. — 9-go b. m. przybył kolejowy transport z materjałem dla portu rybackiego, budowa którego postępuje naprzód powoli, jednak jest już wykończonych 170 metrów molo i kutry rybackie mają już swe własne schronisko, którego im bardzo brakowało. — 13 b. m. zakończone będą prace pogłębiania wjazdu do portu Helu.

Ruch statków Żeglugi Polskiej Parowiec Wilno wyładowuje w Antwerpji drzewo z Gdańska. — Parowce Katowice i Toruń ładują w Gdyni węgiel do Trelleborga (Szwecja) i Nakskov (Danja). — Par. Warta wyładowuje w Göteborgu 3 708 ton węgla z Gdańska. — Par. Poznań oczekiwany jest w Calais z ładunkiem 717 fathom drzewa tartego z Gdańska. — Parowiec Kraków, po wyładowaniu w Gdańsku 2 641 ton rudy z Lulea ładuje węgiel do Vallvik.



Zapowiedziana wizyta amerykańskich statków wojennych. 25-go b. m. zawiną do Gdańska 2 większe torpedowce amerykańskie. Statki te przybędą z Tallinnu w drodze powrotnej do Ameryki. Jeszcze niewiadomo czy zawiną również do Gdyni.

Ruch portu gdańskiego za ostatni tydzień. Ruch portu gdańskiego nawet bez uwzględnienia ruchu przybrzeżnego jest znów ożywiony, co szczególnie wyraża się na wejściu: prawdopodobnie są to już początki zwykłego ożywienia jesiennego. Zawinęło do portu w tygodniu 135 statków morskich, w tej liczbie 109 parowców, 7 motorowców, 8 żaglowców z motorem, 4 holowniki, 4 lichtugi morskie, 1 żaglowiec. Wśród statków tych było 71 próżnych, 22 z drobnicą, 14 z żelastwem, 7 ze śledźmi, 5 z pasażerami i drobnicą, 3 z rudą, po 2 z żelazem i kamieniem, oraz po 1 z węglem, tomasówką, żelastwem i drobnicą, fosfatami, żwirem, kredą, smołą, żytem i drzewem, samochodami i drobnicą.

Co do bandery statków na wejściu było: polskich statków 8, gdańskich 6, duńskich 25 szwedzkich 29, niemieckich 39, angielskich 8, norweskich 10,

łotewskich 4, francuskich 2, holenderskich, fińskich, estońskich i austr. po 1. — Na wyjściu zanotowano 123 statki, w tej liczbie 44 z węglem, 20 z drzewem, 19 próżnych, 16 z drobnicą, 5 z pasażerami i drobnicą, 3 z cementem po 2 z koksem, resztą ładunku śledzi i drzewem i drobnicą, po 1 z pasażerami, pasażerami i pocztą, węglem i koksem, węglem i drobnicą, wapnem, soią potasową, spirytusem, benzyną, olejem maszynowym.

W ilości przeładowanych towarów typowy obraz został zachowany: węgla przeładowano ok. 70 000 ton drzewa 39 000 metrów sześciennych, na wejściu złom żelazny, surówka żelaza, ruda żelazna górowały jak i przedtem nad wszystkiemi innemi towarami w imporcie.

Ruch podróżnych na statkach, pomijając ruch przybrzeżny, który jest w pełni, zaledwie utrzymywał się na poziomie poprzednich tygodni.



Regulacja Wisły poniżej Tczewa rozpocznie się niezwłocznie. Ministerstwo Robót Publicznych zdecydowało rozpocząć próbną regulację Wisły na małą wodę natychmiast i mianowicie na odcinku 6-cio kilometrowym poniżej Tczewa. Wybór odcinka i śpieszność regulacji tłumaczą się potrzebą zapewnienia większej i stalszej głębokości na tym odcinku dla statków morskich o zagłębieniu do 4 metrów i wyżej.

Ruch statków Żeglugi Wisła-Bałtyk. Holownik Górnik z lichtugą Janek wyładowuje węgiel w Randers (Danja). Holownik Sambor z lichtugą Jurek wraca ze Struer (Danja) do Gdańska. — Hol. Orkan z lichtugami Wojtek i Benek wracają z Aarhus do Tczewa. — Lichtugi Bartek i Bronek wyładowują węgiel w Göteborgu. — Hol. Krakus z lichtugami Alek i Bolek wyładowują węgiel w Aarhus. — Lichtugi Franek i Felek są w drodze z węglem z Tczewa do Kopenhagi. — Hol. Tyran z lichtugami Stefek i zafracht. D. W. 701 wyładowuje węgiel w Landskonie (Szwecja). — Lichtugi Antek i Edek wracają za zafr. holownikiem Gladiator z Gefle i Hernösand do Tczewa.

Wiadomości handlowe.

Nowa reglamentacja brazylijska faktur konsularnych. Z pierwszym grudnia 1927 roku ważne będą nowe faktury konsularne brazylijskie o czem minister spr.zagr. brazylijski obecnie dał już instrukcje konsulom brazylijskim.

Według nowych przepisów wartości zadeklarowane w fakturze winny być podany w walucie kraju eksportującego, a za takowy należy uważać ten w którym faktura została autentyfikowana. W ten sposób w przyszłości wszelkie deklaracje wpisane do faktur pochodzących z jednego i tego samego kraju winny być poczynione w jednej jedynej walucie. Na odwrotnej stronie kartek faktury waga i wartość poszczególnych skrzyń lub beczek winna być sumowana z podaniem frachtu na towarze. Te wartości i te ceny winny być zaznaczone w funtach szterlingów. Druga, trzecia i czwarta kopje faktury konsularnej, (która może być wykonana jakimkolwiek sposobem, byleby łatwo czytelnym) nie będą zaświadczone o ile nie zostaną wyraźnie skopjowane.

Żadna z faktur nie będzie mogła być wizowaną przez konsulów po wejściu statku przewożącego towar do portu brazylijskiego, do którego towar ten jest przeznaczony, ponieważ wiza taka nie może w żadnym wypadku być przyjęta jako chroniąca importera od odpowiedzialności za niewyrobienie faktury konsularnej, zgodnie z artykułem 18, paragraf 1 sekcja a ustawy z 31. 12 1920 roku.

Ostatnie nowości ze sportu żaglowego i motorowego.

Wypadek przy ustanawianiu nowego rekordu szybkości. 15 lipca b. r. po zakończeniu meetingu Sekwany doktor Etchegoin na swej nowej motorówce Sadi V, serji międzynarodowej, motor hispano, próbował ustanowić nowy rekord światowy. Podczas próbnych biegów motorówka miała zderzenie z berlinką przez co poszycie uległo osłabieniu, lecz zostało naprawione.

Przy ustanawianiu rekordu na pierwszem okrążeniu przewyższała Sadi V znacznie szybkość 107 km. na godzinę, lecz przy piątem okrążeniu poszycie pękło po prawej burcie w miejscu, którem łódź uderzyła o berlinkę. Olbrzymie ciśnienie wody, wywołane przez osiągniętą szybkość wyrzuciło dr. Etchegoin z łodzi i zaraz bezpośrednio po tem łódź dwukrotnie się przewróciła dokoła swej osi podłużnej i wyrzuciła się na brzeg. Kadłub motorówki jest zupełnie zniszczony. Doktóra Etchegoin ogłuszonego i kontuzjowanego wydobyto natychmiast z wody. Mimo iż bieg zakończył się tak tragicznie, można mówić o ustaleniu nowego światowego rekordu.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

1 sierpnia:
łot. par. Kaupo 1 458 do Nakskov,
szw. par. Ellen 948 do Göteborga.
2 sierpnia:
duń. par. Victoria 1 161 do Kopenhagi.
3 sierpnia:
norw. par. Dea 1 460 do Skutskär,
łot. par. Viesturs 339 do Kopenhagi.
4 sierpnia:
szw. par. Start 692 do Varbergu.
5 sierpnia:
szw. par. Nordöst 629 do Göteborga.
6 sierpnia:
niem. par. Tip 766 do Pargasu,
szw. par. Ragnar 430 do Malmö.
7 sierpnia:
szw. par. Trio 832 do Halmstadu.
9 sierpnia:
duń. par. Nerma 734 do Mäntyluoto,
duń. par. Nautic 550 do Kłajpedy.

Statki powyższe wywiozły łącznie 25 983 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

3 sierpnia:
szw. par. Wira 315 do Malmö,
niem. par. Hochsee 756 do Helsingforsu,
ang. par. Bombardier 259 do Koldingu,
pol. par. **Warta** 1 698 do Göteborga,
niem. par. Reval 575 do Gefle,
łot. par. Kuldiga 1 187 do Rygi,
duń. par. Borghild 431 do Kopenhagi,
szw. par. Elinsborg 832 do Karlstadu,
gd. par. Baltikum 364 do Fredericji.
4 sierpnia:
szw. par. Magnar 648 do Ystadu,
duń. par. Bretland 1 235 do Kopenhagi,
gd. par. Peter von Danzig 429 do Lipawy,
portug. par. Pinhel 1 996 do Genui,
norw. mot. Bob 269 do Oslo,
gd. par. Harmonia 658 do Göteborga,
szw. żagl. z mot. Gunborg 61 do Wisby,
szw. par. Scandinawic 1 412 do Sztokholmu,
szw. par. Gunhild 352 do Kirkehavnu,
szw. par. Elsie 826 do Korsöru.
5 sierpnia:
szw. par. Juno 620 do Kopenhagi,
łot. par. Sigulda 1 260 do Rygi,
gd. par. Prosper 410 do Oslo,
szw. licht. Halsta III 437 do Simrishamnu,
niem. par. Mineral 308 do Helsingöru,
szw. par. Norrtelje 357 do Wyborga.
6 sierpnia:
niem. par. Vendia 627 do Lemwigu,
pol. licht. **Janek** 633 do Randersu,
niem. mot. Anna 60 do Hasle,
niem. par. Christel Salling 815 do Lipawy,
szw. par. Sirius 467 do Karlstadu,
szw. par. Verdandi 274 do Falkenbergu,
fsk. żagl. z mot. Sampo 113 do Kalmaru,
szw. par. Tanja 343 do Halmstadu,
niem. par. Cereal 310 do Oslo,
duń. par. Virginia 364 do Halmstadu,

szw. p. Gustaf Wasa 978 do Göteborga,
szw. licht. Menja 572 do Sztokholmu,
duń. par. Knut Villemoes 850 do Esbjergu,
niem. żagl. z mot. Greta 93 do Hernösandu,
szw. par. Klara 173 do Stege.
7 sierpnia:
szw. par. Georg 239 do Ystadu,
niem. ż. z mot. Margareta 42 do Hoen,
niem. żagl. Walküre 91 do Sölvesborga,
szw. licht. Fenja 569 do Sztokholmu,
norw. mot. Björnvik 119 do Västeras,
szw. par. Pan 658 do Ystadu,
duń. żagl. z mot. Jens 121 do Faxe.
duń. żagl. z mot. Aage 58 do Bagakopu,
norw. par. Start 682 do Bergen.
8 sierpnia:
duń. par. Dania 1 390 do Kopenhagi,
łot. par. Viesturs 338 do Koldingu.
9 sierpnia:
szw. par. Orlando 1 233 do Göteborga,
szw. par. August 968 do Halmstadu,
szw. par. Othem 1 068 do Holmsundu,
szw. p. Regulus 221 do Kristinehamnu,
fr. par. Depute Georges Chaigue 1 182 do La Rochelle,
szw. żagl. z mot. Alf 75 do Degershamnu,
niem. par. Minna Cords 552 do Kjöge,
szw. żagl. Anni 187 do Haparandy,
duń. par. Victoria 1 160 do Kopenhagi,
szw. par. Solvik 300 do Karlskrony,
szw. par. Yvernia 1 255 do Gefle,
duń. par. Skinfaxe 1 014 do Aalborga,
duń. par. Berta 451 do Kjöge.
duń. par. Merkur 800 do Swanö.

Statki powyższe wywiozły łącznie 89 300 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

3 sierpnia:
niem. par. Trave 446 do Londynu,
gd. par. F. G. Reinhold 706 do Grimsby,
duń. par. Herta Maersk 866 do Kardyfu,
niem. licht. Wulksfelde 619 i
niem. licht. Werra 649 do Gandawy,
łot. par. Falconer 270 do Londynu.
niem. par. Konsul Suckau 212 do New-
niem. par. Konsul Luckau 212 do Newcastle,
duń. par. Tove 696 do Manchesteru,
szw. par. Karin 197 do Sztokholmu,
duń. par. Rigmor 534 do Londynu,
niem. par. Helene 162 do Hamburga.
5 sierpnia:
gd. par. Mottlau 430 do Amsterdamu,
niem. par. Angeln 329 do Hullu,
pol. par. **Poznań** 1 122 do Calais,
fr. par. Chateau Lafitte 1 284 do Rouen,
niem. par. Annchen Peters 246 do Balline,
fr. par. Seine 813 do Bordeaux.
6 sierpnia:
fr. par. Louis Mercier 1870 do Calais,
duń. par. Mary 708 do Londynu,
niem. par. Immenhof 184 do Aberdeen.
duń. par. Halland 211 do Londynu.
8 sierpnia:
niem. żagl. z mot. Dora 89 do Västeras,
fr. par. Jumieges 1 004 do Antwerpji
9 sierpnia:
duń. par. Halfdan 854 do Bordeaux,
duń. par. Jägersborg 727 do Horsensu,
niem. p. Lisbeth Zelck 565 d Swansee,
duń. par. Gudrun 875 do Manchesteru,
szw. par. Merkur 800 do Swansea,
niem. par. Elsfleth 507 do Tynedocku.

Statki powyższe wywiozły łącznie 75 500 m³ drzewa.

Wwóz żelastwa i żelaza przez port gdański.

3 sierpnia:
duń. mot. Sophie 69 z Korsöru.
4 sierpnia:
norw. par. Freidig 787 z Fleedwood,
duń. par. Ellen 444 z Le Havre.
5 sierpnia:
niem. par. Elbing II 340 z Ruhrortu.
6 sierpnia:
duń. par. Maj 524 z Belfastu,
duń. żagl. Johannes 56 z Göteborga,
duń. par. Maj 524 z Belfastu,
szw. żagl. z mot. Ellin 69 z Sztokholmu.
7 sierpnia:
fsk. par. Alexa 371 z Kopenhagi.
8 sierpnia:
duń. żagl. z mot. Castor 45 z Malmo.

Statki powyższe przywiozły łącznie 7 500 ton żelaza i żelastwa.

Wwóz rudy i pirytu przez port gdański.

3 sierpnia:
szw. par. Ivernia 1 255 z Melilli,
szw. par. Sirius 467 z Oterbaken.
4 sierpnia:
pol. par. **Kraków** 1 122 z Lulea.
niem. par. Teutonia 767 z Helsinborga.

Statki powyższe przywiozły łącznie 8 300 ton rudy żelaznej.

Wwóz nawozów sztucznych przez port gdański.

30 lipca:
ang. par. Wulsty Castle 2 184 z Gargannate.
1 sierpnia:
fr. par. Depute Georges Chaigue 1 187 z Gandawy.
6 sierpnia:
niem. par. Nordafrika 1 241 z Oranu,
łot. par. Kokness 1 044 z Antwerpji.
7 sierpnia:
fr. par. Depute Piere Goujon 1 282 z Gandawy.

Statki powyższe przywiozły łącznie 16 000 ton fosfatów.

Ruch. tow. w porcie gdańskim w trzeciej dekadzie lipca.

(w tonach).

WYWÓZ: Prod. mineralne: węgiel 84 579, sól 10, parafina 240, cement 5 085, oleje 765, soda 50, sól glauberska 20, piryt 530.

Prod. roślinne: owies 120, słód 16, melasa 340, drzewo 42 836, smoła 168.

Prod. zwierzęce: świeże mięso 98, jaja 108, bydło żywe 3, skóry 16.

WWÓZ: Prod. mineralne: fosforyt 14 610, tomasówka 3 100, kamienie 1000, siarka 15, saletra chilijska 35, ruda żelazna 12 580, żeliwo 15, żelazo i stal (stare) 24 042.

Prod. roślinne: pszenica 217, żyto 1 193, ryż 410, żywica i kalafonja 260, oleje 213, ekstrakty garbnikowe 105.

Prod. zwierzęce: smalec 101, śledzie sol. 46, tłuszcze 154, skóry sol. 476, wełna sur. 4.

Ruch okrętowy w porcie gdanskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
21. 8.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	27. 8.	Estonia	Baltic America Line
11. 9.	„ „	„ „	20. 9.	Lituania	„
11. 9.	„ „	„ „	20. 9.	„	„
8. 8.	„ Londynu	„ Londynu	12. 8.	Smolensk	Ellerman i Wilson
9. 8.	„ Hull	„ Hull	12. 8.	Kolpino	„
12. 8.	„ Lipawy	„ Londynu	12. 8.	Baltonia	Un. Baltic Corp.
16. 8.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	16. 8.	Baltara	„
19. 8.	„ Londynu	„ Londynu	19. 8.	„	„
22. 8.	„ „	„ Kłajpedy i Lipawy	23. 8.	Baltonia	„

Administracja „Żeglarza Polskiego“

Tczew, ulica Hallera 17

wysyła następujące wydawnictwa:

J. Klejnot-Turski. Pięciojęzykowy słownik żeglarski Ark. I	0,80 zł
— Dokumenty morskiego prawa handl. Gdańsk 1924	1,20 zł
— Wisła Morska. Z 3 planami i 6 ilustr. Tczew 1926	0,80 zł
M Wojtkiewicz, inż. kom. Droga wodna Warszawa — Bałtyk. Warszawa 1926	3,00 zł
— Wisła Pomorska. Warszawa 1926	2,00 zł
F. M. Winowicz. Praktyczny podręcznik dla handlu zamorskiego. Gdańsk 1924	4,00 zł
Kpt. Paasch. Słownik marynarski angielsko-francusko-niemiecko-hiszpańsko-włoski 1 300 stron 109 tablic rysunków. 1924.	78,00 zł
oraz najnowsze wydania w języku francuskim:	
Przegląd miesięczny Revue Maritime (maryn. wojenna) prenumerata roczna	32,00 zł
pojedyńcze tomy, bogato ilustrowane	3,50 zł
L. Bronkhorst Podręcznik dla kandydatów na kapitana przybrzeżnej żeglugi. 106 rys. 526 str. 1926	13,00 zł
Podręcznik manewrowania. 392 rys. 622 str. 1926	20,50 zł
De Balincourt i franc. sztab morski. Floty wojenne wszystkich państw na rok 1927. Najnowsze wydanie. 800 rys. i fotogr. 733 str.	14,50 zł
B. Maurice. Statek handlowy. Z licznemi rys. 320 str. 1923	10.50 zł
Clerc-Rampal. Praktyka yachtingu. 83 rys. 384 str. 1926	8.00 zł
B. Aillet Eksploatacja handlowa statku z 28 ryc. 98 str. 1923	4,50 zł
J. M. Le Guilcher. Wykład praktyczny kotłów i maszyn statków handlowych. Z 340 ryc. 512 str. 1923	20,50 zł
St. Millot. Prace mechaniczne na pokładzie i w stoczni 1924	4,90 zł
Barthelemy. — Podręcznik hygjeny okrętowej. 364 str. 1922.	8,70 zł
Martin. Podręcznik handlowego prawa morskiego. 480 str. 1924. . . .	11,00 zł
V-Adm. Perrin. Tablice nautyczne. Wyd. 8-me 1927.	6,50 zł

Za zaliczką 70 gr drożej. — Wszystkie ceny rozumieją się z przesyłką.

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski“. Odbito w drukarni „Pielgrzyma“ w Pelplinie.